

SKRIPSI



**KEDUDUKAN PERUSAHAAN DAERAH TERMINAL
MAKASSAR METRO PADA PENGELOLAAN
TERMINAL DI KOTA MAKASSAR**

OLEH

ALIF ALFIANTO

B 111 09 416

**BAGIAN HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2013**

HALAMAN JUDUL

**KEDUDUKAN PERUSAHAAN DAERAH TERMINAL
MAKASSAR METRO PADA PENGELOLAAN
TERMINAL DI KOTA MAKASSAR**

OLEH:

**ALIF ALFIANTO
B 111 09 416**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam rangka penyelesaian studi sarjana
pada Bagian Hukum Tata Negara
Program Studi Ilmu Hukum

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2013

PENGESAHAN SKRIPSI

KEDUDUKAN PERUSAHAAN DAERAH TERMINAL MAKASSAR METRO PADA PENGELOLAAN TERMINAL DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

ALIF ALFIANTO

B 111 09 416

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk dalam
rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Bagian Hukum Tata Neegara Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Dan Dinyatakan Diterima

Panitia Ujian

Ketua

Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H.,M.H.

NIP. 19640910 198903 1 004

Sekretaris

Naswar Bohari, S.H.,M.H.

NIP. 19630213 199802 1 001

A.n. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik,

Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H.,M.H.

NIP. 19630419 198903 1003

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Menerangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama : **ALIF ALFIANTO**

No. Pokok : **B 111 09 416**

Bagian : **HUKUM TATA NEGARA**

Judul Skripsi : **KEDUDUKAN PERUSAHAAN DAERAH TERMINAL
MAKASSAR METRO PADA PENGELOLAAN
TERMINAL DI KOTA MAKASSAR**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, 30 Mei 2013

Pembimbing I



Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H.,M.H.
NIP. 19640910 198903 1 004

Pmbimbing II



Naswar Bohari, S.H.,M.H.
NIP. 19630213 199802 1 001

PERSETUJUAN MENEMPUIH UJIAN SKRIPSI

Menerangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama : **ALIF ALFIANTO**
No. Pokok : **B 111 09 416**
Bagian : **HUKUM TATA NEGARA**
Judul Skripsi : **KEDUDUKAN PERUSAHAAN DAERAH TERMINAL
MAKASSAR METRO PADA PENGELOLAAN
TERMINAL DI KOTA MAKASSAR**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, Juni 2013

a.n Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik,



Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H., M.H.
NIP. 19630419 198903 1 003

ABSTRAK

ALIF ALFIANTO (B111 09 416) Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Pada Pengelolaan Terminal Di Kota Makassar, dibawah bimbingan bapak **AMINUDDIN ILMAR** sebagai pembimbing I dan bapak **NASWAR BOHARI** sebagai pembimbing II..

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kedudukan perusahaan daerah terminal Makassar metro pada pengelolaan terminal di kota Makassar dan untuk mengetahui faktor apa yang menjadi penyebab terminal tidak resmi di kota Makassar.

Penelitian ini terdapat rumusan masalah yang terdiri dari : 1. Bagaimanakah kedudukan perusahaan daerah Terminal Makassar Metro pada pengelolaan Terminal di Kota Makassar . dan 2.Faktor apakah yang menjadi penyebab terminal tidak resmi di kota Makassar.

Penelitian dilaksanakan di Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro,. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data yaitu melalui penelitian lapangan (field research), penelitian kepustakaan (library research). Data primer diperoleh dari berbagai literatur, peraturan perundang-undangan, dokumen, serta pendapat para ahli yang erat kaitannya dengan objek penelitian sedangkan data sekunder diperoleh langsung dari hasil wawancara dengan narasumber. Hasil penelitian adalah : 1. Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro ialah sebagai Suatu bentuk Badan Usaha Milik Daerah kota Makassar yang bertujuan untuk mengelola terminal Di kota Makassar dan dapat menambah Pendapatan Asli Daerah melalui pengelolaan jasa berupa terminal. 2. Faktor penyebab terjadinya terminal tidak resmi di kota Makassar ialah kurangnya perhatian dari instansi yang terkait dengan lalu lintas, seperti Dinas Perhubungan dan Satuan lalu lintas ,dan juga Pemerintah kota Makassar. Penindakan yang kurang tegas dan tidak menimbulkan efek jera bagi para pelanggar aturan, dan juga kurangnya kesadaran dari para calon penumpang. Para Pengemudi juga lebih memilih beroperasi diluar karena tidak ingin membayar retribusi apabila masuk di terminal

KATA PENGANTAR



Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan Rahmat dan Hidayah-Nya yang dicurahkan kepada kita sekalian sehingga penulis dapat merampungkan penulisan skripsi dengan judul “**Kedudukan Perusahaan Daerah Termina Makassar Metro Pada Pengelolaan Terminal Di Kota Makassar**” yang merupakan tugas akhir dan salah satu syarat pencapaian gelar Sarjana Hukum pada Universitas Hasanuddin. Salam dan salawat senantiasa di panjatkan kehadiran Nabi Muhammad SAW, sebagai *Rahmatallilalamin*.

Dalam menyelesaikan skripsi ini penulis banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang tak terhingga kepada :

1. Ayahanda **Arfan Aziz Bachtiar** yang selalu menjadi panutan penulis serta kerja kerasnya yang selalu mendukung penulis agar kelak menjadi Sarjana Hukum dan bisa menegakkan kebenaran dan Ibunda **Erni Nur Mappuji** atas dukungan dan pengorbanannya baik moral dan moril serta mencurahkan segala perhatian dan kasih

sayangnya kepada penulis sepanjang hidupnya serta tak pernah lelah dalam membimbing penulis, walaupun sampai saat ini penulis belum bisa membalasnya.

2. Bapak **Prof. Dr. Aminuddin Ilmar, S.H.,M.H.** dan Bapak **Naswar Bohari, S.H.,M.H.** selaku pembimbing I dan pembimbing II atas segala bimbingan, arahan, perhatiannya dan dengan penuh kesabaran ketulusan yang diberikan kepada penulis.
3. Ibu **Prof. Marwati Riza, S.H., M.Si.** selaku penguji I, Bapak **M. Zulfan Hakim, S.H., M.H.** selaku penguji II dan Ibu **Ariani Arifin S.H., M.H.**
4. Bapak **Prof. Dr. dr. Idrus Paturusi, Sp.Bo.,** selaku Rektor Universitas Hasanuddin.
5. Bapak **Prof. Dr. Aswanto, S.H.,M.H., DFM.** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Bapak **Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, S.H., M.H.** selaku Pembantu Dekan I, Bapak **Dr. Anshori Ilyas, S.H., M.H.** selaku Pembantu Dekan II, Bapak **Romi Librayanto, S.H., M.H.** selaku Pembantu Dekan III, dan seluruh dosen pengajar yang telah memberikan arahan dan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi penulis, serta staff Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin atas bantuan yang diberikan selama berada di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
6. Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro yang telah bersedia memberikan data dan keterangan yang penulis butuhkan.

7. Seluruh staff perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang selalu bersedia membantu penulis selama melakukan penulisan dan mengumpulkan data secara kepustakaan.
8. Seluruh Staff Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah banyak membantu penulis dari awal memasuki bangku kuliah hingga sekarang ini menjadi sarjana Hukum.
9. Yang Tercinta Riska Namirah yang banyak membantu atas proses penyusunan karya ilmiah ini. I Love U.
10. Sahabat-sahabatku terkhusus buat Yudha Arfandi, S.H., Febry Andika Asrul, S.H. , Manguluang, S.H. , Mursyid Surya Candra, Adnan Darmansyah, Sarif Febriansyah, Laode Ridwan Muri, S.H , Andi Putratama H. A., M. Meidiaz Ismail, M Riezyad Rieadhy, S.H. , Abdul Kadir Pobela, S.H. , Rizky Andriarsyah Hasbi, Charles Willem Pupela, Rio Andriano Tangkau, Arfin Bahter, Akbar Tenri Tetta P., Andika Martanto, S.H. , Muh. Iqbal Arvadly, Muh. Mustika Alam, Ilham Aniah, Andi Idjo Aidit Dien, Dio Dyantara, Muh. Rezkyawal Saldy Putra, S.H. , Lukman Hakim Adam, Farid Wahyu Perdana, Fadli Sukarta ***Amici sicut fratres, vivat constanter Dojosquad*** yang selalu memberikan dukungan dan semangat yang penuh kepada penulis dalam penulisan skripsi.
11. Tersayang buat saudara-saudaraku, Muhammad Nurhidayat Dwi, M. Wahyu Adriansyah, M. Afif Anshary.

12. Keluarga Besar Hasanuddin Law Study Center (HLSC) dan UKM Bola Basket Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. *Justice For All!*
13. Rekan-rekan DOKTRIN angkatan 2009 Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
14. Rekan-rekan SONIC SPEED Makassar.
15. Rekan-rekan tim Nos Fajar Trans
16. Rekan-rekan INDYCATOR Community

Serta semua pihak yang tidak sempat penulis sebutkan namanya satu-persatu yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini, tanpa bermaksud melupakan budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Semoga Allah SWT yang membalas dan melipat gandakan amalannya.

Akhir kata dengan tidak melupakan keberadaan penulis sebagai manusia biasa yang tak luput dari segala kekurangan dan keterbatasan, penulis membuka diri untuk menerima segala bentuk saran dan kritikan yang konstruktif dalam rangka perubahan dan penyempurnaan skripsi ini.

Makassar, Agustus 2013

Penulis

DAFTAR ISI

| | halaman |
|--|---------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| PENGESAHAN SKRIPSI | ii |
| PERSETUJUAN PEMBIMBING | iii |
| PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI | iv |
| ABSTRAK | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI | x |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang Masalah | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 5 |
| C. Tujuan Penelitian | 5 |
| D. Manfaat Penelitian | 5 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 7 |
| A. Pengertian Umum Kedudukan, Perusahaan, Pengelolaan, dan Terminal..... | 7 |
| 1. Kedudukan | 7 |
| 2. Perusahaan | 7 |
| 3. Pengelolaan | 9 |
| 4. Terminal | 11 |
| B. Tinjauan Umum Perusahaan Daerah | 11 |
| 1. Perusahaan Daerah | 11 |
| 2. Maksud Dan Tujuan | 14 |
| 3. Kepengurusan dan Pengawasan..... | 14 |
| C. Pengelolaan Terminal | 18 |
| 1. Konsep Dasar Terminal | 18 |
| 2. Kategori Terminal | 19 |
| 3. Fungsi Terminal..... | 21 |

| | |
|---|-----------|
| 4. Fasilitas Terminal | 22 |
| 5. Pendapatan Terminal | 23 |
| 6. Lokasi dan Pembangunan Terminal | 25 |
| 7. Pengelolaan Terminal..... | 27 |
| 8. Pemeliharaan Terminal..... | 28 |
| 9. Obyek dan Subyek Retribusi | 28 |
| 10. Permasalahan Terminal..... | 29 |
| BAB III METODE PENELITIAN..... | 34 |
| A. Lokasi Penelitian..... | 34 |
| B. Jenis dan Sumber Data | 34 |
| C. Teknik Pengumpulan Data..... | 36 |
| D. Analisis Data..... | 36 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... | 37 |
| A. Gambaran Umum Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro | 37 |
| B. Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Pada Pengelolaan Terminal di Kota Makassar | 42 |
| C. Pengelolaan Terminal di Kota Makassar | 44 |
| D. Perbedaan Pengelolaan setelah beralih dari Unit Pelayanan Teknis Dinas (UPTD) menjadi Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro..... | 53 |
| E. Faktor Penyebab Terminal Tidak Resmi di Kota Makassar | 55 |
| BAB V PENUTUP | 61 |
| A. Kesimpulan..... | 61 |
| B. Saran..... | 62 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelaksanaan Otonomi Daerah yang mulai ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah telah menjadi paradigma baru sistem pemerintahan di Indonesia, utamanya daerah yang berbeda dengan masa pemerintahan orde. Undang-Undang ini merupakan penjabaran dari Undang-Undang dasar 1945 pasal 18 yang menyimpulkan bahwa sistem ketatanegaraan Indonesia yang tidak menganut paham sentralisasi melainkan membagi daerah Indonesia kedalam daerah Kabupaten/Kota yang menganut sistem Desentralisasi . Seiring dengan perjalanan bangsa Indonesia, terjadi perubahan dalam sistem ketatanegaraan. Amandemen terhadap Undang-Undang Dasar 1945 serta dibuatnya atau disahkannya beberapa Undang-undang di Indonesia telah membawa perubahan secara keseluruhan dari bangsa ini utamanya pengaturan tentang pemerintahan daerah. Daerah diberikan kebebasan dalam menyelenggarakan pemerintahannya serta mengatur urusan rumah tangga pemerintahan mereka. Hal ini pertama diberlakukan dalam Undang-Undang No 22 Tahun 1999 yang diperbaharui dalam Undang-Undang No 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah atau otonomi daerah .

Dalam Pelaksanaan otonomi daerah, pemerintah daerah kota Makassar mendapatkan kendala baru yang dianggap perlu untuk diatur ialah mengenai pengelolaan terminal penumpang. Yang dimana keberadaan terminal sangat diperlukan dalam mendukung mobilitas penduduk di Kota Makassar, menciptakan ketertiban lalu lintas, disamping itu Terminal pun berfungsi sebagai sarana penunjang bagi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar dari sektor retribusi. Selain itu terminal berperan pula sebagai tempat bagi para awak bus dan kendaraan beristirahat sebelum memulai lagi perjalanan.

Dalam menjalankan fungsinya sebagai prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang serta untuk mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi (UU No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), Terminal harus dapat bekerja secara optimal dan efisien, sehingga dapat mendukung kegiatan masyarakat Kota Makassar.

Di Kota Makassar sebagaimana layaknya kota besar yang lain di Indonesia, seperti misalnya Jakarta dan Surabaya, Kebijakan transportasi secara khusus Transportasi darat menjadi salah satu agenda umum di sektor publik yang membutuhkan perhatian, penanganan yang serius dan konsolidasi berkelanjutan. Sebagaimana Visi besar Makassar menjadi kota Dunia tentu juga mesti diikuti penataan transportasi darat yang baik, sistem transportasi yang baik merupakan salah satu kebutuhan yang

penting dalam menunjang perkembangan dan kelancaran aktivitas sosial ekonomi suatu kota, transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota juga mencerminkan kelancaran kegiatan sebagai salah satu indikator/prasyarat penting dari visi tersebut. Sejalan dengan itu, yang substansial tentunya bagaimana kebijakan transportasi di beri perhatian besar sehingga kenyamanan, keamanan publik, iklim investasi yang kondusif dan kesejahteraan publik dapat tercipta. Salah satu masalah pelayanan publik yang tengah dihadapi oleh masyarakat Kota Makassar berkaitan dengan transportasi angkutan penumpang, terkhusus Terminal Regional Daya (TRD).

Terminal Regional Daya (TRD) sebagai sebuah terminal penumpang tipe A di Kota Makassar memiliki fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota antar provinsi (AKAP) dan / atau angkutan lintas batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan. Dalam pengelolaannya Terminal Regional Daya (TRD) dikelola oleh Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (PD. TMM), yang dimana terminal ini ialah satu – satunya terminal di Indonesia yang di kelola oleh Perusda. Berdasarkan Perda Kota Ujung Pandang Nomor 16 Tahun 1999 tentang pendirian PD. Terminal Makassar Metro, dimana dalam Perda ini peran Unit Pelaksana Teknis Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Kota Makassar di gantikan perannya sebagai pengelola terminal oleh PD. Terminal Makassar Metro. Namun dalam perkembangan selanjutnya dalam struktur Dinas Perhubungan Kota Makassar telah ditunjuk Kasie Terminal sebagai

penanggung jawab teknis pengelolaan terminal berdampingan dengan PD. TMM sebagai pengelola manajemen keuangan.

Dalam pengoperasiannya yang sudah berlangsung selama kurang lebih sebelas tahun semenjak dipindahkan dari terminal panaikang pada tahun 2002, TRD lebih sering menuai respon negatif dari para pengguna jasa terminal seperti perusahaan otobus (PO). Para calon penumpang dan pengantarnya, serta pihak-pihak yang memiliki usaha dalam Lingkup Terminal Regional Daya. Kondisi Terminal Regional Daya bahkan pernah mengalami keadaan layaknya mati suri karena kurangnya angkutan dan calon penumpang yang masuk ke dalam terminal. Kondisi ini menyebabkan banyaknya Kios-kios yang dipersiapkan sebagai fasilitas penunjang ditinggalkan pemiliknya atau dibiarkan kosong begitu saja.

Oleh karena itu melalui studi ini, akan dikaji tentang fungsi Perusda Terminal Makassar Metro yang telah dibuat oleh pemerintah Kota Makassar dengan melihat tingkat pelayanan dan faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan terminal serta yang paling penting adalah apakah berberadaan Terminal Regional Daya sudah didukung oleh kebijakan pengembangan wilayah Kota Makassar karena aktivitas terminal tidak terlepas dari kebijakan pembangunan suatu kota.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik mengangkat dalam sebuah penulisan karya ilmiah hukum dengan judul : ***“Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro pada pengelolaan Terminal Di Kota Makassar”***

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kedudukan perusahaan daerah Terminal Makassar Metro pada pengelolaan Terminal di Kota Makassar ?
2. Faktor apakah yang menjadi penyebab terminal tidak resmi ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini adalah :

- a. Untuk menganalisis dan mengetahui Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro dalam pengelolaan Terminal Di kota Makassar.
- b. Untuk mengetahui apa yang menjadi penyebab terjadinya terminal tidak resmi.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan yang bersifat teoritis maupun praktis, sebagai berikut:

1. Kegunaan bagi penulis, hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi penulis dalam mengembangkan dan pemahaman ilmu pengetahuan di bidang Ilmu Pemerintahan
2. Kegunaan teoritis (guna ilmiah), hasil penelitian ini secara teori diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan

pengembangan khususnya bagi Ilmu Pemerintahan sehingga hasil penelitian diharapkan dapat digunakan sebagai bahan literatur bagi penelitian-penelitian selanjutnya.

3. Kegunaan praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi Aparat Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro sebagai suatu bahan masukan dan bahan pertimbangan untuk memecahkan dan menegakkan masalah yang dihadapi dalam pengelolaan Terminal Di Kota Makassar dalam mewujudkan Pengelolaan Terminal dengan baik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Umum Kedudukan, Perusahaan, Pengelolaan ,dan Terminal

1. Kedudukan

Dalam Kamus Bahasa Indonesia, kata kedudukan mempunyai beberapa arti sebagai berikut ¹:

- a. Tempat kediaman.
- b. tempat pegawai (pengurus perkumpulan dsb) tinggal untuk melakukan pekerjaan atau jabatannya;
- c. letak atau tempat suatu benda;
- d. tingkatan atau martabat;
- e. status (keadaan atau tingkatan orang, badan atau negara, dsb).

2. Perusahaan

Perusahaan merupakan suatu tempat untuk melakukan kegiatan proses produksi barang atau jasa. Hal ini disebabkan karena kebutuhan manusia tidak bisa digunakan secara langsung dan harus melewati sebuah proses di suatu tempat, sehingga inti dari perusahaan adalah tempat terjadinya kegiatan produksi dan berkumpulnya semua faktor produksi. Setiap perusahaan ada yang terdaftar di pemerintah dan ada pula yang tidak. Bagi perusahaan yang terdaftar di pemerintah, mereka

¹ Tanti Yuniar, Kamus lengkap Indonesia, Agung Media Mulia, Jakarta, 2001. Hal. 327

mempunyai badan usaha untuk perusahaannya. Badan usaha ini adalah status dari perusahaan tersebut yang terdaftar di pemerintah secara resmi

Selain itu, Perusahaan merupakan kesatuan teknis yang bertujuan menghasilkan barang atau jasa. Perusahaan juga disebut tempat berlangsungnya proses produksi yang menggabungkan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan barang dan jasa. Perusahaan merupakan alat dari badan usaha untuk mencapai tujuan yaitu mencari keuntungan. Orang atau lembaga yang melakukan usaha pada perusahaan disebut pengusaha, para pengusaha berusaha dibidang usaha yang beragam.

Dalam pengertian lain, perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang menjalankan setiap jenis usaha yang bersifat tetap dan terus-menerus dan yang didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah Negara republik Indonesia, untuk tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba.²

Sedangkan menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1997 tentang **Dokumen** Perusahaan Pasal 1 Butir (2), Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang melakukan kegiatan secara tetap dan terus-menerus dengan tujuan memperoleh keuntungan atau laba, baik yang diselenggarakan oleh orang perorangan maupun badan usaha yang bebentuk badan hukum atau bukan badan hukum, yang didirikan dan berkedudukan dalam wilayah Negara Republik Indonesia .³

² Abdul R. Saliman, Hukum bisnis untuk perusahaan, Kencana, Jakarta, 2011. Hal. 89

³ Handri Raharjo, Hukum Perusahaan, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2009. Hal, 2

Beberapa sarjana memberikan definisi perusahaan sebagai berikut⁴ :

Molengraaf, Perusahaan adalah keseluruhan perbuatan yang dilakukan secara terus menerus, bertindak keluar, untuk mendapatkan penghasilan dengan cara memperniagakan barang – barang, atau mengadakan perjanjian – Perjanjian perdagangan.

Polak, baru ada perusahaan bila diperlukan adanya perhitungan – perhitungan tentang laba rugi yang dapat diperkirakan, dengan segala sesuatu itu dicatat dalam pembukuan

3. Pengelolaan

Pengelolaan dalam kamus bahasa Indonesia berarti sebagai berikut⁵ :

1. proses, cara, perbuatan mengelola.
2. proses melakukan kegiatan tertentu dengan menggerakkan tenaga orang lain.
3. proses yg membantu merumuskan kebijaksanaan dan tujuan organisasi.
4. proses yg memberikan pengawasan pd semua hal yg terlibat di pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapaian tujuan.

Pengelolaan diartikan sebagai suatu rangkaian pekerjaan atau usaha yang dilakukan oleh sekelompok orang untuk melakukan serangkaian kerja dalam mencapai tujuan tertentu.

⁴ Abdul R. Saliman, *Op,cit.* Hal.90

⁵ Fijri, Kamus lengkap Indonesia, Difa Publisher, Jakarta, 1999. Hal. 298

Definisi pengelolaan oleh para ahli terdapat perbedaan –perbedaan hal ini disebabkan karena para ahli meninjau pengertian dari sudut yang berbeda- beda. Ada yang meninjau pengelolaan dari segi fungsi, benda, kelembagaan dan yang meninjau pengelolaan sebagai suatu kesatuan. Namun jika dipelajari pada prinsipnya definisi- definisi tersebut mengandung pengertian dan tujuan yang sama.

Berikut ini adalah pendapat dari salah satu ahli yakni menurut Murniati ⁶ memberikan definisi sebagai berikut

“Pengelolaan adalah proses mengkoordinasikan dan mengintegrasikan semua sumber daya, baik manusia maupun teknikal, untuk mencapai berbagai tujuan khusus yang ditetapkan dalam suatu organisasi.”

Sedangkan menurut penulis pengertian lain Pengelolaan adalah suatu istilah yang berasal dari kata “kelola” mengandung arti serangkaian usaha yang bertujuan untuk mengali dan memanfaatkan segala potensi yang dimiliki secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan tertentu yang telah direncanakan sebelumnya.

Dari uraian diatas dapatlah disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan pengelolaan adalah suatu rangkaian kegiatan yang berintikan perencanaan,pengorganisasian,penggerakan dan pengawasan yang bertujuan menggali dan memanfaatkan sumber daya alam yang dimiliki secara efektif untuk mencapai tujuan organisasi yang telah ditentukan.

⁶ Lihat Carapedia, http://carapedia.com/pengertian_definisi_pengelolaan_info2163.html ,
Dikunjungi Tanggal 19-03-2013

4. Terminal

Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain⁷. Sedangkan berdasarkan undang – Undang no 22 tahun 2009, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan

B. Tinjauan Umum Perusahaan Daerah

1. Perusahaan Daerah

Sebelum kita memasuki pembahasan tentang Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro, ada baiknya penulis mencoba dahulu untuk memberikan pengertian tentang Perusahaan Daerah itu sendiri sebagai landasan berpijak dalam melakukan penelitian.

Dalam Pasal 177 undang – undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan daerah, Pemerintah daerah dapat memiliki BUMD yang pembentukan, Penggabungan, pelepasan kepemilikan, dan/atau pembubarannya ditetapkan dengan perda yang berpedoman pada peraturan perundang – undangan.

Perusahaan Daerah merupakan badan hukum yang kedudukannya sebagai badan hukum diperoleh dengan berlakunya Peraturan Daerah. Perusahaan daerah atau badan usaha milik daerah (BUMD) adalah

⁷ John M.Echols, PT Gramedia, Kamus Indonesia – Inggris, Jakarta,1989, Hal. 389

perusahaan yang seluruh sahamnya atau sebagian besar sahamnya dimiliki oleh pemerintah daerah (provinsi/kabupaten/kota).⁸

Sesuai pasal 2 UU No.5 Tahun 1962 Tentang perusahaan daerah, yang dimaksudkan dengan perusahaan daerah adalah semua perusahaan yang didirikan berdasarkan Undang – undang No. 5 tahun 1962 yang modal seluruhnya atau sebagian merupakan kekayaan daerah yang dipisahkan, kecuali jika ditentukan lain dengan berdasarkan undang – undang.⁹

Menurut Moekiyat, definisi Perusahaan Daerah sebagai berikut :

*“Perusahaan Daerah adalah suatu badan usaha yang dibentuk oleh daerah untuk menambah penghasilan daerah”.*¹⁰

Sedangkan Said Natsir, Memberikan pengertian Perusahaan Daerah sebagai berikut ¹¹:

Pasal 2 Undang-undang tentang Perusahaan Daerah menetapkan :

”bahwa yang dimaksud dengan perusahaan daerah ialah semua perusahaan yang didirikan berdasarkan Undang – Undang ini yang modalnya untuk seluruhnya atau sebagian merupakan kekayaan daerah yang dipisahkan, kecuali ditentukan lain dengan atau berdasarkan Undang – undang.”

Perusahaan daerah di golongankan ke dalam empat bidang usaha yaitu :

⁸ Iswi hariyani, R. Serfianto, Cita Yustisia, Merger, Konsolidasi, Akuisisi, & Pemisahan Perusahaan, Visimedia, Jakarta, 2011, Hal. 339

⁹ Ibid, Hal 339

¹⁰ Moekiyat, Kamus Pemerintahan, cetakan ke-1, Penerbit Alumni, Bandung, 1985

¹¹ M. Natsir Said, Perusahaan – perusahaan Pemerintah di Indonesia, ditinjau dari segi Hukum Perusahaan, Alumni, Bandung, 1985

1. Perusahaan daerah yang bergerak di bidang pemanfaatan umum.
2. Perusahaan daerah yang bergerak di bidang usaha komersial.
3. Bank Pembangunan Daerah (BPD)
4. Bank Perkreditan Rakyat atau Lembaga Keuangan Nonbank.

Adapun langkah kebijakan yang harus dilakukan kepala daerah terhadap perusahaan daerah, antara lain :

- a. Pembinaan Perusahaan Daerah, yaitu dengan melakukan deregulasi di bidang peraturan antara lain dengan memberi kewenangan yang lebih luas kepada direksi perusahaan daerah dalam mengembangkan usahanya. Sehingga dapat lebih leluasa dan lincah dalam meraih dan memanfaatkan peluang bisnis ataupun dalam meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Selain itu melakukan pembinaan di bidang manajemen umum, administrasi teknik dan keuangan
- b. Kerja sama perusahaan daerah dengan Pihak ketiga
- c. Kerja sama perusahaan daerah dengan pihak ketiga dalam upaya memanfaatkan aset perusahaan daerah agar lebih berdaya guna dan berhasil guna.
- d. Meningkatkan kemampuan permodalan melalui bantuan pinjaman dari dalam dan luar negeri. Melepas aset yang benar – benar tidak efisien dan tidak memiliki nilai ekonomi tinggi.

2. Maksud Dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari pendirian Perusahaan Daerah ialah ;

- a. Memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian.
- b. Menyelenggarakan kemanfaatan Umum berupa penyediaan barang dan/ atau jasa yang bermutu bagi pemenuhan hajat hidup masyarakat sesuai Kondisi, karakteristik, dan potensi daerah berdasarkan tatakelola perusahaan yang baik.
- c. Memperoleh laba/atau keuntungan.
- d. Memberikan bimbingan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi, dan masyarakat di daerah.

3. Kepengurusan dan Pengawasan

Sebagaimana lazimnya suatu badan usaha, Perusahaan daerah dipimpin dan dijalankan oleh suatu badan direksi, yang diangkat oleh Kepala Daerah dengan pertimbangan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Ketentuan ini diatur dalam pasal 11 UU No. 5 Tahun 1962. Sedangkan penjabaran lebih lanjutnya antara lain dituangkan dalam Keputusan Menteri dalam Negeri No. 50 Tahun 1999.¹²

Dalam Keputusan tersebut dinyatakan bahwa pengurus Perusahaan Daerah terdiri dari (1) direksi, dan (2) badan pengawas. Ditegaskan pula bahwa direksi diangkat oleh Kepala Daerah, dengan mengutamakan calon swasta, atas usulan dari badan pengawas. Apabila calon tersebut bukan dari swasta, yang bersangkutan harus melepaskan dulu statusnya.¹³

Ketentuan dan persyaratan lain direksi adalah :

- a. Pendidikan sekurang – kurangnya sarjana (S1).

¹² Deddy Supriady BaraAtkusumah, Dadang Solihin, Otonomi Penyelenggaraan Daerah, Gramedia, Jakarta, 2005. Hal. 257

¹³ Ibid. hal 257

- b. Memiliki pengalaman kerja minimal 5 (lima) tahun pada perusahaan.
- c. Membuat dan menyajikan proposal yang berisi visi, misi, dan strategi perusahaan.
- d. Tidak ada hubungan keluarga dengan Kepala Daerah, Anggota direksi lainnya, dan badan pengawas sampai derajat ketiga, keatas maupun ke samping termasuk menantu dan ipar.

Jumlah anggota direksi paling banyak 4 orang termasuk di antaranya direktur utama. Masa jabatan dari direksi neburut keputusan adalah 4 tahun dengan makasimal 2 kali masa jabatan, kecuali apabila direksi tersebut diangkat menjadi direktur utama.

Tugas dari para pengelola Perusahaan Daerah ini antara lain:

- 1. Memimpin dan mengendalikan semua kegiatan Perusahaan Daerah.
- 2. Menyampaikan Rencana Kerja 5 (lima) tahun dan rencana kerja mendapatkan persetujuan.
- 3. Melakukan perubahan terhadap program kerja setelah mendapat persetujuan badan pengawas.
- 4. Membina pegawai.
- 5. Mengurus dan mengelola kekayaan pada perusahaan.
- 6. Menyelenggarakan administrasi umum dan keuangan.
- 7. Mewakili perusahaan baik dalam maupun luar pengadilan.

8. Menyampaikan laporan berkala mengenai seluruh kegiatan termasuk neraca dan perhitungan laba/rugi kepada seluruh badan pengawas.

Sedangkan wewenang para direksi menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 50 Tahun 1999 dibatasi hanya pada hal – hal :

1. Mengangkat dan memberhentikan pegawai.
2. Mengangkat, memberhentikan, dan memindahtugaskan pegawai dari jabatan di bawah direksi.
3. Menandatangani neraca dan perhitungan laba/rugi.
4. Menandatangani ikatan hukum dengan pihak lain¹⁴.

Untuk tindakan-tindakan berikut ini direksi memerlukan persetujuan dari badan pengawas, yakni :

1. Mengadakan perjanjian-perjanjian kerjasama usaha dan pinjaman yang mungkin dapat berakibat terhadap berkurangnya aset dan membebani anggaran perusahaan.
2. Memindahtangankan, atau menghipotikkan, atau menggadaikan benda bergerak dan/atau tidak bergerak milik perusahaan.
3. Penyertaan modal pada perusahaan lain.

Selain pengangkatan keputusan tersebut juga mengatur tata cara dan alasan pemberhentian dewan direksi yakni : (1) atas permintaan sendiri, (2) wafat, (3) alasan kesehatan, (4) tidak melaksanakan tugas sesuai dengan program kerja yang telah disetujui, (5) merugikan

¹⁴ Ibid. Hal. 258

perusahaan, dan (7) dihukum berdasarkan putusan tetap dari pengadilan¹⁵.

Untuk mengawasi jalannya roda perusahaan, dibentuk badan pengawas yang diangkat oleh Kepala Daerah. Badan pengawas ini terdiri dari professional sesuai bidang usaha Perusahaan daerah yang bersangkutan. Pengangkatan Bdan Pengawas dikukuhkan dengan Surat Keputusan Kepala Daerah. Jumlah Badan Pengawas adalah 3 orang termasuk ketua merangkap anggota.

Menurut Keputusan Menteri Dalam Negeri tersebut, Badan Pengawas mempunyai tugas :

1. Mengawasi kegiatan operasional Perusahaan Daerah.
2. Memberikan pendapat dan saran kepada Kepala Daerah atas pengangkatan dan pemberhentian direksi.
3. Memberikan pendapat dan saran kepada Kepala Daerah atas program kerja yang diajukan direksi
4. Memberikan pendapat dan saran kepada kepala Daerah terhadap laporan neraca dan perhitungan laba/rugi.
5. Memberikan pendapat dan saran atas laporan kinerja perusahaan¹⁶.

Lebih jauh lagi badan pengawas mempunyai wewenang sebagai berikut :

¹⁵ Ibid. Hal. 259

¹⁶ Ibid. Hal. 259

1. Memberikan peringatan kepada direksi yang tidak melaksanakan tugas sesuai dengan program kerja yang telah disetujui.
2. Memeriksa direksi yang diduga merugikan perusahaan.
3. Mengesahkan rencana kerja anggaran perusahaan.
4. Menerima atau menolak pertanggung jawaban keuangan, dan program kerja direksi pada tahun berjalan¹⁷.

Dengan kekhasan statusnya, keberadaan Perusahaan Daerah di Indonesia perlu ditinjau kembali. Karena selain melaksanakan kewenangan dan tugas Pemerintah Daerah dalam menyediakan barang dan jasa publikn Perusahaan Daerah juga diharapkan mampu memberikan kosntribusi yang besar kepada Pendapatan Asli Daerah bagi daerah pemilik perusahaan daerah.

C. Pengelolaan Terminal

1. Konsep Dasar Terminal

Terdapat beberapa terminologi tentang terminal. berdasarkan undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.senada dengan UU No 14 Tahun 1992, dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang angkutan jalan umum, terminal

¹⁷ Ibid. Hal. 259

adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi. Berdasarkan kedua terminologi diatas, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Terminal juga dapat disebut sebagai fasilitas pelayanan untuk angkutan umum.

2. Kategori Terminal

Terminal adalah bagian dari infrastruktur transportasi yang merupakan titik lokasi perpindahan penumpang ataupun barang. Pada lokasi itu terjadi konektivitas antar lokasi tujuan, antar modal, dan antar berbagai kepentingan dalam system transportasi dan infrastruktur. Pengelolaan pada berbagai hal tersebut perlu diperhatikan dan dikembangkan untuk pengembangan manajemen terminal. Kegiatan pengelolaa, regulasi (peraturan) dan norma-norma yang disepakati akan menentukan perkembangan terminal secara terarah. Terminal dibagi beberapa kategori yang meliputi:

1. Terminal Penumpang adalah Prasarana Transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra/atau moda transportasi serta mengatur kedatangan pemberangkatan kendaraan angkutan penumpang umum; Terminal

penumpang dapat dikelompokkan atas dasar tingkat penggunaan terminal kedalam tiga tipe sebagai berikut:

- Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
- Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan. Unsur penting bagi eksistensi sebuah terminal penumpang adalah adanya angkutan umum dan penumpang, tanpa keduanya terminal tidak bermakna apapun hanya sebatas sebuah bangunan. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum yang biasa beroperasi dalam terminal meliputi : angkot, bis, ojek, bajaj, taksi dan metromini. Penumpang adalah masyarakat yang menaiki atau menggunakan jasa angkutan (bus). Jadi ruang transit penumpang adalah bangunan peneduh terbuka besar yang berfungsi sebagai tempat istirahat sementara atau duduk-duduk, menunggu bus, menunggu teman, membaca koran serta mengobrol santai yang berada dalam terminal.

2. Terminal Barang adalah Prasarana Transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra/atau moda transportasi angkutan barang.
3. Terminal Peti Kemas adalah terminal dimana dilakukan pengumpulan peti kemas dari hinterland ataupun pelabuhan lainnya untuk selanjutnya diangkut ke tempat tujuan ataupun terminal peti kemas yang lebih besar lagi.

3. Fungsi Terminal

Pengelolaan terminal yang mampu menyesuaikan dengan perkembangan, terkendali dan terarah berkaitan dengan : perencanaan, infrastruktur, system management dan informasi, lingkungan dan kerjasama serta pengaturan berbagai kepentingan yang aktif dalam kawasan terminal. Berbagai kepentingan yang ada dalam terminal adalah aktivitas transit, kewenangan, sistem pengendalian serta berbagai kepentingan yang mempengaruhi pengelolaan terminal secara terarah dan terkendali sesuai dengan tuntutan perkembangan di masa depan. Menurut Budi, fungsi terminal adalah sebagai berikut :

1. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan moda transportasi.
2. Menyediakan sarana untuk simpul lalu lintas.
3. Menyediakan tempat untuk menyiapkan kendaraan.¹⁸

¹⁸ Budi D. Sinulingga, Pembangunan Kota tinjauan regional dan lokal, Pustaka sinar harapan, Jakarta, 2005. Hal. 182

Terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum yaitu tempat untuk naik turun penumpang atau bongkar muat barang untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat pemberhentian intra atau antar moda transportasi. Sesuai dengan fungsi tersebut, maka penyelenggaraan terminal berperan menunjang tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan aman, cepat, tepat, teratur dan biaya yang terjangkau masyarakat.

4. Fasilitas Terminal

Fasilitas terminal dapat dikelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas pendukung, semakin besar suatu terminal semakin banyak fasilitas yang bisa disediakan.

a. Fasilitas Utama

- Jalur pemberangkatan kendaraan umum; Jalur pemberangkatan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menaikkan penumpang.
- Jalur kedatangan kendaraan umum; Jalur kedatangan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menurunkan penumpang

- Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum;
- Bangunan kantorterminal;
- Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar;
- Menara pengawas;
- Loker penjualan karcis;
- Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan;
- Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.

b. Fasilitas Penunjang

- Kamar kecil/toilet
- Musholla
- kios/kantin
- Ruang pengobatan
- Ruang informasi dan pengaduan
- Tempat penitipan barang
- Taman.

5. Pendapatan Terminal

Sumber pendapatan terminal terdiri dari beberapa sumber pendapatan diantaranya:

1. Retribusi Terminal : Retribusi Terminal adalah pelayanan atas penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang bis

umum dan mobil barang, tempat kegiatan usaha, fasilitas lainnya di lingkungan terminal yang dimiliki dan atau dikelola oleh Pemerintah Daerah, tidak termasuk pelayanan peron.

Retribusi terminal

2. Pelayanan Peron : Tiket peron diambil dari tiap penumpang/pengantar yang masuk ke dalam area terminal. Khusus bagi penumpang yang tiba pada suatu terminal tidak dikenakan pembayaran peron.
3. Sewa Loker penjualan tiket dan sewa kios/toko yang ada di lokasi terminal Pada tiap lokasi terminal terdapat bangunan untuk penjualan tiket (loket), khususnya untuk kendaraan umum lintas provinsi. Pengusaha yang membuka loket penjualan tiket dikenakan biaya sewa loket oleh terminal. Selain bangunan loket, bangunan lain yang juga terdapat dalam terminal adalah bangunan kios/toko tempat berjualan. Toko/kios biasanya diisi oleh para pedagang makanan maupun oleh-oleh dan berbagai barang dagangan yang banyak dibutuhkan selama orang dalam perjalanan.
4. Retribusi Parkir dan Toilet Retribusi parkir dan toilet yang ada dalam terminal, bila dikelola dengan baik, dapat menjadi sumber pendapatan yang potensial bagi terminal. Namun Kondisi toilet di terminal kotor dan tidak nyaman. Aroma bau yang sangat menyengat hidung menjadi hal yang biasa. Begitu juga dengan

pengelolaan parkir yang tidak memiliki pembukuan pendapatan retribusi parkir menyebabkan banyaknya pendapatan yang bocor.

6. Lokasi dan Pembangunan Terminal

Penentuan lokasi terminal penumpang dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan. Lokasi terminal penumpang Tipe A , B, dan C ditetapkan dengan memperhatikan :

- Rencana Umum Tata Ruang.
- Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan sekitar Terminal.
- Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
- Kondisi topografi lokasi Terminal.
- Kelestarian lingkungan .

Penetapan lokasi terminal penumpang tipe A selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana tersebut diatas, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi.
- Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A.
- Luas lahan sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) ha.
- Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 200 (duaratus) M.

Penetapan lokasi Terminal Penumpang Tipe B selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana yang tersebut diatas, harus memenuhi persyaratan :

- Terletak dalam jaringan trayek antar kota dalam propinsi.
- Terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang- kurangnya kelas III B.
- Luas jalan sekurang-kurangnya 3 (tiga) ha.
- Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal dengan jarak sekurang-kurangnya 50 (limapuluh) meter.

Penetapan lokasi terminal penumpang Tipe C selain harus memperhatikan ketentuan sebagaimana yang tersebut diatas, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- Terletak di dalam kota dan dalam jaringan trayek perkotaan .
- Terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas III A.
- Tersedia lahan sesuai dengan permintaan angkutan.
- Mempunyai akses jalan masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

7. Pengelolaan Terminal

Pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal. Kegiatan perencanaan operasional terminal antara lain :

- Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan .
- Penataan fasilitas penumpang .
- Penataan arus lalu lintas pengawasan terminal .
- Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan .
- Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan .
- Pengaturan jadwal petugas di terminal .
- Evaluasi sistem pengoperasian terminal .

Kegiatan pelaksanaan operasional terminal meliputi:

- Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di terminal;
- Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan;
- Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan;
- Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang;
- Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal;
- Pencatatan dan pelaporan pelanggaran;
- Pencatatan jumlah pelanggaran.

Kegiatan pengawasan operasional terminal meliputi pengawasan terhadap :

- Tarif angkutan.
- Kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan.
- Kapasitas muatan yang diijinkan.
- Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan.

8. Pemeliharaan Terminal

- a. Terminal penumpang harus dipelihara untuk menjamin agar terminal dapat berfungsi sesuai dengan fungsi pokoknya.
- b. Pemeliharaan terminal meliputi kegiatan :
 - Menjaga keutuhan dan kebersihan bangunan terminal ;
 - Menjaga keutuhan dan kebersihan pelataran terminal serta perawatanrambu, marka dan papan informasi;
 - Merawat saluran-saluran air;
 - Merawat instalasi listrik dan lampu penerangan;
 - Merawat alat komunikasi;
 - Merawat sistem hydrant dan alat pemadam kebakaran.

9. Obyek dan Subyek Retribusi

1. Retribusi Terminal dipungut atas jasa pelayanan kepada umum di dalam lingkungan terminal.
2. Obyek Retribusi adalah jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas yang disediakan di lingkungan terminal.

3. Jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas sebagaimana dimaksud diatas meliputi :

- Tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum dan bis umum :
 - Bus cepat.
 - Bus lambat.
 - Bus Kota.
 - Bus menginap.
 - Non bus antar kota.
 - Non bus dalam kota.
- Sewa kios / lahan per m² (meter persegi) per bulan.
- Fasilitas lainnya :
 - Jasa pelayanan penumpang angkutan umum.
 - Jasa pelayanan kamar kecil / toilet.

4. Subyek retribusi adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan / menikmati jasa pelayanan / fasilitas didalam terminal.

10. Permasalahan Terminal

Permasalahan yang biasa terjadi di terminal meliputi:

a. Permasalahan Seputar Pengunjung.

- 1) Minimnya kesadaran penumpang terhadap kebersihan dan ketertiban terminal. Hal ini dapat dilihat dengan banyaknya penumpang yang membuang sampah pada sembarang tempat

serta menunggu bus diluar lokasi yang telah ditentukan.kondisi ini mengakibatkan kondisi terminal yang kotor dan banyaknya angkutan umum yang berhenti bukan pada tempat yang telah ditetapkan.

- 2) Minimnya kesadaran penumpang untuk membayar retribusi (peron), Minimnya kesadaran penumpang untuk membayar retribusi dapat mengurangi pendapatan terminal. Sedangkan kebutuhan dana untuk perawatan sarana dan prasarana terminal sangat besar.

b. Permasalahan seputar awak angkutan umum

- 1) Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal. Banyaknya angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang pada sembarang tempat diluar tempat pemberhentian yang telah ditetapkan, merupakan cerminan rendahnya kesadaran awak angkutan umum akan ketertiban terminal. ditambah lagi dengan banyaknya kendaraan umum yang menunggu penumpang di pintu keluar terminal yang dapat mengakibatkan antrian kendaraan.
- 2) Banyaknya kendaraan umum yang tidak membayar retribusi terminal. Untuk menghindari pembayaran retribusi, angkutan umum banyak yang tidak masuk dalam terminal, hanya melintas di depan terminal. kondisi ini sangat merugikan bagi terminal.

c. Permasalahan seputar pengelolaan terminal

- 1) Lemahnya proses rekrutmen karyawan. Karyawan terminal adalah pegawai pemerintah yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Daerah. Penempatan pegawai pemerintah pada organisasi pengelolaan terminal tidak melalui proses rekrutmen berdasarkan sebuah kebutuhan kriteria dan kualifikasi orang berdasarkan jabatan. Tidak adanya proses rekrutmen dapat mengakibatkan rendahnya kualitas SDM pengelola terminal
- 2) Pengelolaan terminal yang tidak profesional pengelolaan terminal yang tidak profesional dapat mengakibatkan: Ketidakjelasan pembagian tugas dan kewenangan antar bagian. Ketidakjelasan standard operation procedure (SOP). Rendahnya standar pelayanan yang diberikan kepada penumpang dan awak angkutan umum Kondisi terminal yang kotor, semrawut dan kumuh.
- 3) Lemahnya pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib terminal Pengawasan terhadap tata tertib terminal mengakibatkan banyaknya pelanggaran-pelanggaran baik yang dilakukan oleh awak angkutan umum maupun penumpang yang pada akhirnya mengakibatkan kondisi terminal yang tidak tertib,
- 4) Manajemen keuangan yang tidak akuntabel dan transparan Manajemen keuangan terminal yang tidak akuntabel dan transparan dalam hal laporan keuangannya. Laporan keuangan

tidak dapat diaudit untuk mengetahui berapa potensi pendapatan yang dapat digali dan dikembangkan. Tidak transparannya pengelolaan keuangan mengakibatkan banyaknya kebocoran-kebocoran anggaran dan pendapatan. Pendapatan terminal ditetapkan berdasarkan sebuah target pendapatan asli daerah (PAD), yang seringkali tidak mempertimbangkan potensi pendapatan terminal berdasarkan hasil kajian terlebih dahulu. Selain itu penetapan target PAD dari pendapatan terminal tidak mempertimbangkan aspek kebutuhan terhadap perawatan fisik sarana dan prasarana dan utilitas terminal.

- 5) Kurang perhatian terhadap pemeliharaan sarana fisik Umur ekonomis bangunan terminal dapat menjadi pendek, apabila tidak dilakukan pemeliharaan yang tepat dan berkala. Banyak bangunan terminal baik sarana dan prasarana maupun fasilitas terminal yang sudah tidak terawat dan layak untuk digunakan. Namun pemeliharaan dan perbaikan terhadap berbagai fasilitas dan prasarana tersebut sangat minim. Ketiadaan anggaran dan biaya menjadi alasan pembenaran kondisi tersebut.

- d. Permasalahan seputar pengaruh lingkungan eksternal terminal
Persoalan yang timbul akibat berbagai kepentingan dari lingkungan eksternal terminal adalah sebagai berikut:

1) Premanisme

Premanisme di lingkungan terminal menjadi sesuatu yang melekat. Dimana ada sebuah terminal disitu tumbuh dan berkembangnya premanisme. Maraknya preman yang beroperasi di lingkungan terminal mengancam keamanan dan kenyamanan penumpang. Berbagai tindak kejahatan seperti: penodongan, pencopetan/pencurian dan tawuran antar kelompok menjadi suatu tindak kejahatan yang sering ditemui di lokasi terminal.

2) Percaloan tiket.

Masalah percaloan menjadi persoalan klasik yang tak berujung tuntas sampai saat ini. Lemahnya pengawasan yang dilakukan oleh pengelola terminal memberikan ruang bagi tumbuh dan berkembangnya kegiatan percaloan. Kegiatan percaloan biasanya akan marak pada moment tertentu seperti; saat-saat menjelang hari raya, dimana pada masyarakat Indonesia terdapat budaya pulang kampung. Kegiatan percaloan hadir seiring dengan berdirinya terminal. Untuk mengantisipasi dan meminimalisasi aktivitas percaloan, perlu dilakukan sebuah pengawasan yang ketat disertai sebuah sanksi hukum yang keras terhadap aktivitas percaloan yang dapat merugikan masyarakat.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam wilayah hukum kota Makassar. Lokasi penelitian yang dipilih penulis adalah Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro, penulis juga mencari data dan informasi yang diperlukan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dalam kasus ini guna mempermudah pembahasan dan penyelesaian penulisan di Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan Perpustakaan Universitas Hasanuddin.

B. Jenis dan Sumber Data

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder:

1. Data Primer, yaitu data yang akan diperoleh secara langsung dari sumbernya mengenai masalah-masalah yang menjadi pokok bahasan, melalui wawancara dengan narasumber yang dianggap memiliki keterkaitan dan kompetensi dengan permasalahan yang ada.
2. Data Sekunder, adalah data-data yang siap pakai dan dapat membantu menganalisa serta memahami data primer. Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh

dengan berpedoman pada literatur sehingga dinamakan penelitian kepustakaan

Sedangkan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode sebagai berikut :

1. Sumber data yang diperoleh dari penelitian pustaka (library research), yaitu suatu metode pengumpulan data dengan jalan membaca dan menelusuri literatur-literatur yang berkaitan dengan judul yang kebanyakan terdapat di perpustakaan-perpustakaan kemudian mengambil hal-hal yang dibutuhkan baik secara langsung maupun saduran. Contohnya: buku kepustakaan, artikel, peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, dan karya ilmiah yang ada hubungannya dengan objek penelitian.
2. Sumber data yang diperoleh dari penelitian lapangan (field research), yaitu suatu metode pengumpulan data dengan cara langsung turun kelapangan penelitian yang telah ditentukan dalam judul skripsi. Biasanya untuk mendapatkan informasi penulis langsung mendatangi pihak-pihak yang dianggap memiliki kompetensi dan relevansi dengan permasalahan yang akan dibahas dan diperoleh melalui proses wawancara.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah :

a. Wawancara

Dilakukan dengan menggunakan pengamatan secara langsung di lapangan yang berhubungan dengan materi yang dibahas dan mengadakan interview yang bersifat terbuka dengan pihak yang terkait. Wawancara ini ditujukan langsung kepada Pihak PD. Terminal Makassar Metro dan juga pegawai Dinas Perhubungan Kota Makassar.

b. Studi dokumentasi

Dengan cara mengumpulkan data, membaca, dan menelaah beberapa literatur, buku, koran, serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan masalah yang diteliti untuk mendapatkan data sekunder.

D. Analisis Data

Data yang diperoleh penulis, baik itu data primer maupun data sekunder, dianalisis dengan analisis kualitatif kemudian disajikan secara deskriptif, yaitu dengan menjelaskan, menguraikan, dan menggambarkan permasalahan serta penyelesaiannya yang berkaitan dengan rumusan masalah yang dibuat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan Daerah Terminal Makassar

Metro

1. Dasar Hukum

Secara umum pengelolaan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro didasarkan pada beberapa peraturan dan Undang-undang sebagai berikut :

- a. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1962 tentang Perusahaan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1962 Nomor 10, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia).
- b. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 16 Tahun 1999 Tentang Pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 16 Tahun 1999 Seri D Nomor 3) . Sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006 (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006).
- c. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 16 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Terminal Penumpang (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2006).
- d. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 13 Tahun 2000 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Badan Pengawas, Direksi

dan Kepegawaian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar.

- e. Keputusan Walikota Makassar Nomor 7039 Tahun 1999 Tentang Organisasi dan Tata Kerja PD. Terminal Makassar Metro.
- f. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah

2. Gambaran Umum PD. Terminal Makassar Metro

Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro berada dalam wilayah Kota Makassar tepatnya jalan Kapasa Raya No. 33 Kelurahan Daya Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar. Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro dipimpin oleh seorang Direktur Utama (Dirut), Dan dibantu oleh seorang Direktur Umum Dan Direktur Operasional.

Berikut ini secara Umum Gambaran PD. Terminal Makassar Metro :

a. Kondisi Karyawan dan Karyawati

Jumlah Karyawan dan Karyawati PD. Terminal Makassar Metro seluruhnya adalah 110 Orang. Dengan kualifikasi Pendidikan sebagai berikut :

- | | |
|------------------------------|------------|
| a. Pasca Sarjana (S2) | : 1 Orang |
| b. Sarjana Strata Satu (S1) | : 31 Orang |
| c. Sarjana Diploma Tiga (D3) | : 3 Orang |
| d. Sarjana Diploma Dua (D2) | : 1 Orang |
| e. SLTA atau sederajat | : 67 Orang |

f. SLTP atau sederajat : 7 Orang

g. SD atau sederajat : 6 Orang

Sedangkan Karyawan dan Karyawati menurut jenis kelamin berjumlah :

a. Laki-laki : 94 Orang

b. Perempuan : 17 Orang

b. Kondisi Sarana dan Prasarana

Luas Terminal Regional Daya adalah 12.000 M² (12 Hektare) dalam Kompleks tersebut, Prasarana yang tersedia adalah :

- a. Gedung Kantor terdiri dari kantor di Daya dan Malangkeri
- b. Gedung Terminal penumpang terdiri dari Terminal Regional Daya Dan Terminal Malangkeri
- c. Pelataran Parkir terdiri dari pelataran Parkir AKDP, AKAP, Pemberangkatan dan kedatangan.
- d. Kios/loket terdapat 29 lods namun yang terpakai 24 lods
- e. Penginapan, namun belum berfungsi
- f. Masjid ada 2 unit masing – masing di Terminal Regional Daya dan Terminal Malangkeri.
- g. MCK (Mandi, Cuci, Kakus) sebanyak 6 unit masing-masing 3 unit di Terminal Regional Daya dan 3 unit di Terminal Malangkeri.
- h. Ruang Informasi sebanyak 1 unit yang hanya ada di Terminal Regional Daya.

3. Struktur Organisasi

Secara organisasi PD. Terminal Makassar Metro didasarkan pada surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 7039 Tahun 1999 Tanggal 27 Oktober 1999. Dalam Keputusan Walikota Makassar tersebut PD. Terminal Makassar Metro dipimpin oleh seorang Direktur Utama, dan dibantu oleh Direktur Umum dan Direktur Operasional.

Direktur Umum membawahi Bagian Umum dibantu beberapa Seksi yang terdiri dari Seksi administrative & Kepegawaian, Seksi Perlengkapan dan Seksi Hukum dan Humas, Sedangkan Bagian Keuangan dibantu oleh Seksi Anggaran, Seksi Pembukuan dan Seksi Kas.

Direktur Operasional Membawahi Bagian Operasional dan Produksi, dalam menjalankan tugasnya Bagian Pengelolaan dibantu oleh Seksi Pengaturan Parkir, Seksi Pemeliharaan dan Kebersihan dan Seksi keamanan & Ketertiban, Sedangkan Bagian Produksi dibantu Oleh Seksi Pendataan, Seksi Penagihan serta Unit-Unit terdiri dari Unit Malangkeri dan Unit Pengawasan.

4. Visi dan Mis PD. Terminal Makassar Metro

- a. Visi perusahaan daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar adalah Sebagai berikut :

“Menjadi pusat pelayanan jasa terminal angkutan darat yang professional di kawasan Timur Indonesia”.

Visi tersebut mengandung makna bahwa sebagai Perusahaan Daerah yang bergerak di bidang Jasa dan Layanan, perusahaan Daerah

Makassar Metro berusaha secara maksimal dalam meningkatkan kinerja dan pelayanannya sehingga menjadi pusat pelayanan jasa Terminal angkutan darat dan dilakukan secara profesional dalam Kawasan Timur Indonesia (KTI).

b. Misi perusahaan daerah ialah Dalam rangka mewujudkan visi diatas maka harus didukung oleh misi jelas sebagai berikut :

- 1) Senantiasa memberikan Pelayanan jasa Terminal secara maksimal bagi Penumpang/Pengguna jasa dan pengusaha angkutan darat secara profesional. Hal ini menjadi penting dalam memberi kepuasan pada pengguna jasa sehingga dapat meningkatkan pemasukan (*income*) demi kemajuan Perusahaan.
- 2) Mengembangkan sistem informasi mengenai pelayanan jasa terminal angkutan darat antar terminal di seluruh propinsi yang ada di Sulawesi. Sebagai pusat pelayanan di bidang jasa terminal di Indonesia timur, PD. Terminal Makassar Metro harus mengembangkan sistem informasi yang lebih baik dan berkualitas guna menjamin terlaksananya pelayanan pengguna jasa terminal yang lebih baik.
- 3) Membangun jaringan kerja sama peningkatan pelayanan jasa terminal angkutan darat antar provinsi serta antar kabupaten dan kota. PD. Terminal Makassar Metro harus membangun jaringan kerjasama yang baik antar provinsi serta

kabupaten/kota yang ada secara bersama-sama meningkatkan pelayanan jasa dan memberi kepuasan pada pengguna jasa.

- 4) Memberikan pelayanan secara optimal kepada masyarakat sekaligus menunjang peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Makassar. Pelayanan yang baik merupakan Indikator utama yang harus dimiliki oleh setiap perusahaan dalam mencapai tujuan yang ingin dicapai. Oleh karena itu, dalam mengejar peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar, PD. Terminal Makassar Metro harus meningkatkan pelayanannya kepada masyarakat khususnya pengguna jasa terminal.

B. Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Pada Pengelolaan Terminal di Kota Makassar

Secara Khusus Kedudukan Perusahaan daerah terminal Makassar Metro didasarkan pada Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 16 Tahun 1999 Tentang Pendirian Perusahaan Daerah terminal Makassar Metro .Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makasssar Nomor 16 Tahun 1999 Tentang Pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar ,PD. Terminal Makassa Metro merupakan badan hukum yang berhak melaksanakan urusannya berdasarkan peraturan daerah tersebut. Perusahaan daerah terminal Makassar metro ialah merupakan Badan Usaha Milik Daerah yang bergerak dalam usaha Pengelolaan Terminal yang diselenggarakan atas azas ekonomi Perusahaan dalam kesatuan

sistem pembinaan ekonomi Indonesia berdasarkan Pancasila yang menjamin kelangsungan demokrasi yang berfungsi sebagai alat untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mempunyai tujuan mewujudkan dan meningkatkan pelayanan umum kepada masyarakat dalam hal memenuhi kebutuhan jasa dan sarana serta fasilitas dibidang terminal Adapun fungsi dari Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro sebagai berikut:

1. Menyusun program kerja Perusahaan Daerah.
2. Merencanakan, membangun, mengembangkan serta merawat Terminal angkutan dan tempat-tempat pemberhentian bus.
3. Membina Perusahaan Angkutan dan badan-badan lain yang menggunakan jasa terminal agar memberikan pelayanan yang baik serta melaksanakan kewajiban-kewajibannya.
4. Melaksanakan pemungutan sewa serta jasa pemakaian pelataran terminal angkutan.
5. Melaksanakan fungsi-fungsi penunjang lainnya yang berhubungan dengan pengelolaan Terminal Angkutan.

Perusahaan Daerah mempunyai tugas pokok, yang secara umum menyelenggarakan usaha pengelolaan Terminal Angkutan serta mengoptimalkan keseluruhan fasilitas Terminal Angkutan dalam rangka meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat. Kedudukan PD. Terminal

Makassar Metro menurut Bapak Andi Pawelloi Wawo kepala Bagian Hukum dan humas mengatakan

“PD. Terminal makassarmetro mempunyai peran ganda, yaitu sebagai Badan usaha milik daerah yang bergerak dalam usaha pengelolaan terminal di kota Makassar dan juga sebagai salah satu sumber peningkatan pendapatan asli daerah (PAD). Dari keseluruhan aktifitas yang terjadi pada PD. Terminal Makassar Metro adalah bagaimana meningkatkan PAD yang didukung oleh sumber daya dan potensi yang tersedia.”

Dalam kedudukannya tersebut PD. Terminal Makassar Metro mempunyai sasaran yang akan dicapai karena sasaran merupakan harapan. suatu perencanaan strategis yang setidaknya dapat memformulasikan, mengimplementasikan dan mengevaluasi keputusan yang memungkinkan perusahaan mencapai tujuan dalam kedudukannya. Sasaran yang ingin merupakan suatu pernyataan secara spesifik yang menjelaskan hasil yang harus dicapai, kapan dan oleh siapa sasaran yang ingin dicapai tersebut diselesaikan. Sifatnya dapat dihitung, prestasi yang dapat diamati, dan dapat diukur.

C. Pengelolaan Terminal di Kota Makassar

Terminal yang ada di kota Makassar ada 2 unit yang keduanya merupakan terminal tipe A, yang juga satu-satunya terminal tipe A yang ada di Provinsi Sulawesi Selatan. Dalam Pengelolaan Terminal berdasarkan Peraturan daerah kota Makassar nomor 15 Tahun 2006 segala bentuk wewenang didelegasikan kepada Direksi PD. Terminal Makassar Metro. Salah satunya penetapan lokasi terminal, dan juga direksi menetapkan :

- a. Jalur-jalur keberangkatan dan kedatangan angkutan dan penumpang umum bis/non bis.
- b. Tempat Parkir.
- c. Tempat usaha
- d. Struktur Tarif Jasa penggunaan/pemanfaatan fasilitas terminal.
- e. Perbaikan/rehabilitasi sarana dan prasarana terminal.
- f. Pemasangan dan pemanfaatan fasilitas terminal, termasuk untuk pemasangan reklame.

Kewenangan lain Direksi dalam pengelolaan Terminal ialah Penetapan Lokasi dan Klasifikasi terminal Penumpang, Penetapan Fasilitas Terminal dan Jenis pungutan jasa,persyaratan dan hak pemakaian tempat usaha.

Pengelolaan Terminal secara teknis dilaksanakan sepenuhnya oleh Petugas yang telah ditetapkan oleh direksi,dengan sisi teknis dan operasionalnya mengelola beberapa bagian, antara lain:

- 1. Kepala Terminal
- 2. Pintu masuk
- 3. Jalur kedatangan
- 4. Tempat Parkir
- 5. Tempat tunggu pemberangkatan
- 6. Jalur pemberangkatan
- 7. Pintu Keluar Terminal
- 8. Ruang Tunggu Penumpang

9. Tempat Penjualan Karcis

10. Kantor Terminal

11. Menara

12. Fasilitas terminal

13. Daerah Pengawasan Terminal

Berdasarkan bagian diatas, maka berikut diuraikan tugas dan tanggung jawab setiap bagian. Adapun tugas dan tanggung jawab masing-masing adalah sebagai berikut :

1. Kepala Terminal .

a. Kegiatan Perencanaan operasional terminal yang meliputi :

- Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan
- Penataan fasilitas penumpang
- Penataan fasilitas penunjang terminal
- Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal
- Penyajian daftar rute perjalanan dan tariff angkutan
- Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan
- Pengaturan jadwal petugas di terminal
- Evaluasi sistem pengoperasian terminal

b. Mengatur Petugas administrasi, operasional dan pemeliharaan fasilitas terminal sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing

c. Melaporkan pelaksanaan penyelenggaraan terminal kepada Kepala dinas Perhubungan secara periodic

- d. Melakukan Kordinasi dengan instansi yang terkait dalam penyelenggaraan terminal seperti, Kepolisian, tokoh masyarakat/pemuka agamadi lingkungan terminal.

2. Petugas Terminal di pintu masuk

- a. Mengatur dan mengamankan arus lalu lintas di sekitar pintu masuk
- b. Mengarahkan kendaraan masuk ke terminal dengan posisi yang benar
- c. Mengarahkan kendaraan masuk ke jalur yang telah ditentukan berdasarkan jenis pelayanan

3. Petugas Terminal di jalur kedatangan

a. Petugas Administrasi

- Mencatat identitas Kendaraan
- Melaksanakan pemeriksaan kartu pengawasan dan buku uji
- Memungut retribusi kendaraan umum
- Membuat catatan bila ditemukan pelanggaran administrasi dan operasional dan dilaporkan kepada Kepala Terminal

b. Petugas Operasional

- Mengarahkan kendaraan masuk sesuai dengan jalur yang ditentukan
- Mengatur penumpang yang turun
- Mengarahkan kendaraan yang telah menurunkan penumpang ke tempat parkir kendaraan umum

4. Petugas Terminal di Tempat Parkir

- a. Mengatur parkir kendaraan umum
- b. Memerintahkan pengemudi untuk istirahat sementara
- c. Melakukan pemeriksaan pemenuhan persyaratan laik jalan

5. Petugas Terminal di tempat tunggu keberangkatan

Di tempat tunggu pemberangkatan ditempatkan petugas operasional yang bertugas :

- a. Memastikan setiap kendaraan telah dilakukan pemeriksaan laik jalan kendaraan
- b. Memastikan setiap pengemudi dalam kondisi fisik yang baik untuk mengemudi
- c. Memastikan kelengkapan dan keabsahan seluruh dokumen perjalanan
- d. Mengatur keberangkatan kendaraan umum dari tempat tunggu ke tempat pemberangkatan

6. Petugas Terminal di jalur pemberangkatan

a. Petugas Administrasi

Melakukan Pencatatan nomor kendaraan, nama pengemudi, jam pemberangkatan, rute/trayek dan jumlah yang di berangkatkan

b. Petugas Operasional

- Mengarahkan penumpang yang akan berangkat dan naik di kendaraan sesuai tujuan yang benar

- Memastikan setiap penumpang membayar ongkos angkut sesuai dengan tariff yang berlaku dan diberikan tanda bukti pembayaran (karcis)
- Memastikan setiap penumpang telah mendapat jaminan asuransi.
- Memastikan jumlah penumpang naik tidak melebihi kapasitas
- Memeriksa kelengkapan tugas pengemudi, antara lain pakaian seragam, tanda pengenal dan bekal pengemudi dalam perjalanan
- Menanyakan kesiapan pengemudi dalam melakukan tugasnya
- Mengatur pemberangkatan kendaraan umum menurut jadwal yang telah ditetapkan dalam kartu pengawasan

7. Petugas Terminal di pintu keluar Terminal

Di pintu Keluar terminal penumpang ditempatkan petugas operasional yang bertugas

- a. Mengamankan Pintu keluar hanya untuk kendaraan keluar dari terminal
- b. Mengarahkan kendaraan keluar terminal dengan posisi yang benar
- c. Mengatur dan mengamankan arus lalu lintas di sekitar pintu keluar

8. Petugas Terminal di ruang tunggu penumpang

Di ruang tunggu penumpang pada terminal penumpang ditempatkan petugas operasional yang bertugas :

- a. Memberikan informasi nama PO, jam dan tujuan pemberangkatan kendaraan umum kepada para penumpang
- b. Mengarahkan penumpang ke tempat pemberangkatan kendaraan umum sesuai dengan tujuan penumpang.

9. Petugas Terminal di tempat penjualan karcis

Di Tempat penjualan karcis pada Terminal Penumpang ditempatkan petugas operasional yang bertugas :

- a. Mengatur ketertiban di tempat penjualan karcis
- b. Mengatur Tempat antri penjualan karcis
- c. Mengatur kemudahan penumpang memperoleh karcis
- d. Memberikan informasi tarif angkutan kepada penumpang dan petugas penjualan karcis sesuai dengan ketentuan tarif yang berlaku
- e. Menghindari keterlibatan calo dalam penjualan karcis

10. Petugas Terminal di Kantor Terminal

Di Kantor Terminal penumpang ditempatkan petugas administrasi yang berfungsi :

- a. Melakukan rekapitulasi kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum ke dan dari terminal berdasarkan tujuannya secara periodic

- b. Melakukan rekapitulasi jumlah kedatangan dan pemberangkatan penumpang ke dan dari terminal berdasarkan tujuannya secara periodic
- c. Mengatur, Menyusun dan mengumumkan jadwal tugas petugas terminal
- d. Melakukan pengelolaan kepegawaian, surat menyurat, dan ATK

11. Petugas Terminal di Menara

Pada Menara Terminal Penumpang ditempatkan petugas operasional yang bertugas ;

- a. Mengawasi kelancaran dan sirkulasi kendaraan dan penumpang pada seluruh daerah lingkungan kerja terminal
- b. Melakukan himbauan kepada calon penumpang untuk menjaga kebersihan, waspada terhadap tindak kejahatan dengan pengeras suara
- c. Memberikan himbauan kepada pengemudi untuk selalu taat pada aturan berlalu lintas
- d. Memberikan aba-aba siap berangkat kepada kendaraan yang akan berangkat sesuai dengan jadwal perjalanan.

12. Petugas Pengelola fasilitas terminal

Petugas Pengelola fasilitas Terminal penumpang mempunyai fungsi :

- a. Bertanggung jawab terhadap kebersihan seluruh fasilitas terminal

- b. Melakukan pemeliharaan fasilitas utama terminal agar dalam kondisi baik
- c. Segera melakukan perbaikan fasilitas terminal yang mengalami kerusakan
- d. Melakukan pemeliharaan dan perbaikan fasilitas pendukung terminal dan melakukan koordinasi pemeliharaan dan perbaikan fasilitas pendukung terminal dengan pihak ketiga bila pengelola fasilitas tersebut dikerja samakan dengan pihak ketiga
- b. Menyiapkan perlengkapan jalan dan melakukan koordinasi dengan petugas operasional terminal untuk rekayasa lalu lintas di daerah lingkungan kerja dan daerah pengawasan terminal

13. Petugas Terminal di daerah pengawasan terminal

Pada daerah pengawasan Terminal Penumpang ditempatkan petugas operasional yang bertugas :

- a. Mengatur kelancaran lalu lintas daerah pengawasan terminal dan jalan-jalan sekitar terminal dengan radius pengamanan ± 150 M dari terminal
- b. Melakukan koordinasi dan kerja sama dengan petugas pengatur lalu lintas lainnya bila terjadi gangguan lalu lintas akibat penyelenggaraan terminal atau bila terjadi gangguan penyelenggaraan terminal akibat gangguan lalu lintas.

D. Perbedaan Pengelolaan setelah beralih dari Unit Pelayanan Teknis Dinas (UPTD) menjadi Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro.

Pada awalnya pengelola terminal di kota makassar adalah Unit Pelayanan Teknis Daerah (UPTD) lalu lintas dan angkutan jalan raya kota Makassar dalam Hal ini Dinas Perhubungan Kota Makassar. Namun bahwa pengelolaan terminal angkutan darat dalam kota Makassar yang selama ini dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Dinas lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) kota Makassar, tidak sesuai lagi dengan perkembangan keadaan sebagai kota metropolitan sehingga perlu peningkatan profesionalisme pengelolaannya melalui perusahaan daerah agar dapat memberikan pelayanan secara efisien dan efektif. Dan juga sekiranya dapat mengakomodir pengangguran di kota Makassar dalam hal ini membuka lapangan kerja baru, dan juga bisa memberikan kontribusi kepada pemerintah kota Makassar, dalam hal ini Pendapatan Asli Daerah. Sedangkan ketika masih dikelola oleh UPTD, dimana karyawan yang bekerja merupakan karyawan dinas perhubungan. Pada tahun 2006 Pemerintah kota membuat peraturan daerah nomor 15 Tahun 2006 tentang pengelolaan terminal, yang dimana segala bentuk pengelolaan, retribusi dan peraturan, diberikan kewenangan terhadap Perusahaan Daerah Terminal Makassar yang sekaligus memberikan pengelolaan terminal yang Mandiri dan Tidak Memberatkan Pemerintah Kota, dalam

hal ini Dinas Perhubungan Pemerintah kota . Menurut Bapak Nasruddin andi Tuwo Direktur Operasional PD. Terminal Makassar Metro :

“Kalau Pada saat masih dikelola oleh UPTD, Pemerintah Kota harus menyiapkan anggaran dalam rangka pengelolaan terminal, artinya pemerintah kota masih melibatkan diri secara langsung mengenai masalah gaji karyawan. Sedangkan setelah menjadi Perusahaan Daerah memang pemerintah kota masih terlibat tapi secara operasional Perusahaan Daerah ini sudah Mandiri dan tanggung jawab bahwa perusahaan daerah harus berjalan dengan baik, lancar dan bagaimana cara untuk mendapatkan penghasilan yang cukup untuk menjalankan perusahaan. Pemerintah kota hanya menyiapkan aset ,tetapi secara administrasi perusahaan daerah sudah mandiri”

Perbedaan mendasar terletak dalam anggaran yang harus dikeluarkan oleh pemerintah kota, Sebelum menjadi perusahaan daerah pemerintah kota mengeluarkan anggaran setiap tahun untuk pengelolaan terminal, namun sejak jadi perusahaan daerah Pemerintah kota hanya memberi modal pertama berupa aset (tanah dan bangunan) kepada perusahaan daerah untuk dikelola . Perusahaan daerah diharuskan mandiri dengan cara bagaimana mencari keuntungan , dimana keuntungan tersebut digunakan untuk menjalankan roda perusahaan dalam hal ini menggaji karyawan, dan keperluan-keperluan lain. Perusahaan Daerah juga mempunyai kewajiban menyetorkan PAD kepada pemerintah kota dari hasil keuntungan (retribusi) dari pengelolaan terminal tersebut.

E. Faktor Penyebab Terminal Tidak Resmi di Kota Makassar

1. Kendala yang dihadapi

Terminal di Kota Makassar merupakan terminal tipe A yang memiliki fungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Propinsi (AKAP) dan/atau Angkutan lintas batas Negara, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan kota dan angkutan pedesaan. Dalam pengoperasiannya, Terminal di Kota Makassar mendapatkan beberapa masalah yang dihadapi. Dari keseluruhan masalah tersebut akhirnya menjadi saling berkaitan dan tidak memiliki ujung pangkal. Masalah yang terbesar yang dihadapi ialah keengganan sebagian besar bus dan mobil penumpang (Panther) untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dalam terminal yang akhirnya menimbulkan terminal tidak resmi serta masih beroperasinya angkutan liar yang berupa mobil penumpang ber plat hitam. Dalam menaik – turunkan penumpang para pengemudi bus yang didukung oleh pengusaha PO lebih memilih untuk melakukannya di agen penjualan tiket masing-masing. Bagi pengemudi mobil angkutan lebih memilih menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal bayangan yang tergelar sepanjang jalan perintis kemerdekaan dan juga sekitar jalan Malangkeri. Menurut bapak Nasruddin Ibrahim Tuwo selaku Direktur operasional mengatakan :

“ Ada beberapa faktor yang menyebabkan hal ini terjadi , seperti penegakan aturan yang tidak konsisten, karena dalam hal ini yang paling berperan dalam menindak lanjuti hal ini ialah Dinas Perhubungan dan Kepolisian Lalu Lintas. Tapi tetap PD. Terminal tetap berperan dalam penindakan tersebut .”

Faktor lain seperti yang diungkapkan oleh bapak Andi Pawelloi

Wawo :

“para penumpang tidak mempunyai kesadaran akan keamanannya yang lebih memilih terminal tidak resmi karena merasa lebih mudah untuk mendapatkan kendaraan, padahal di terminal tidak resmi tersebut bercampur antar mobil bernomor plat hitam dan bernomor plat kuning, Bahkan juga sering terjadi bebrapa masalah di terminal tidak resmi tersebut seperti tindak pencurian, hipnotis, dll. Namun tetap saja calon penumpang tidak mempunyai kesadaran dengan memilih terminal tidak resmi karena merasa mudah ,mereka tinggal turun di pinggir jalan dan langsung mencari kendaraan yang akan ditumpangnya.”

Direktur umum PD. Terminal Makassar Metro mengatakan

“Dalam terminal tidak resmi tersebut segalanya tidak di data ,beda dengan di dalam Terminal mulai dari penumpang, kendaraan, tujuan, sopir, Jasa PO, dll segalanya di data,sehingga apabila terjadi masalah, misalnya kecelakaan jelas siapa saja yang ada dalam kendaraan tersebut, dan siapa yang harus bertanggung jawab.”

Sedangkan menurut salah satu calon penumpang yang diwawancarai oleh penulis namun tidak mau disebutkan namanya mengatakan

“ada beberapa alasan yang sering digunakan pengemudi dan penumpang untuk tidak masuk kedalam terminal , antara lain tentang masih banyaknya calo angkutan umum yang beroperasi di dalam terminal, fleksibilitas dan efektifitas apabila naik di terminal bayangan karena dirasakan bagi pengemudi dan penumpang lebih cepat dan bebas dari berbagai macam biaya tambahan.”

Dalam Hal ini tentunya Terminal tidak resmi mengganggu ketertiban lalu lintas,padahal penulis melihat adanya Pos Polisi disekitar terminal tidak resmi tersebut ,namun benar seperti yang dikatakan Bapak Nasaruddin Ibrahim Tuwo,bahwa Penindakan Aturan yang tidak konsisten dan tidak memberi efek jera bagi para pelanggar aturan tersebut. Hal ini

juga tentunya merugikan Pemerintah kota karenadengan berfungsinya terminal di kota Makassar dapat menambah peningkatan Pendapatan Asli Daerah.

2. Penyelesaian Masalah

Melihat masalah yang terjadi di terminal kota Makassar Walikota sebenarnya sudah mengeluarkan Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 54 Tahun 2010 tentang larangan bus menaikkan dan menurunkan penumpang selain di Terminal yang diikuti dengan pembentukan Tim Terpadu penegakan hukum yang beranggotakan PD. Terminal Makassar Metro, Dishub Propinsi Sulsel, Dishub Kota Makassar, Satlantas Polrestabes Makassar, Unsur Muspika Biringkanaya, Koops II AURI, dan Yonif 700/Raider Kodam VII Wirabuana. Tim terpadu ini bertujuan untuk melakukan penindakan (penilangan) terhadap mobil angkutan penumpang yang tidak masuk terminal dan masih menaikkan serta menurunkan penumpang di luar terminal. Tim Terpadu pada awalnya seperti menyelesaikan masalah. Hal ini terlihat dengan banyanya jumlah AKAP/AKDP dan Angkutan penumpang (Panther) yang diberikan surat tilang. Para pengemudi bus mulai menaikkan – menurunkan penumpang dalam terminal dan jumlah Angkutan penumpang (Panther) yang mengambil penumpang di sepanjang terminal tidak resmi juga mulai berkurang.

Namun melihat tugas dari tim terpadu penegakan hukum yang berjalan selama ini bapak Nasruddin Ibrahim Tuwo mengatakan

“selama ini tim terpadu lebih banyak mengandalkan penindakan terutama dalam bentuk penilangan, walaupun pada awalnya penugasannya sempat melakukan sosialisasi, dinilai tidak menyentuh inti dari permasalahan yang terjadi di Terminal Kota Makassar, Yang menyebabkannya kurang menarik untuk dikunjungi oleh angkutan umum maupun calon penumpang.”

Menyikapi hal tersebut harapan bapak Nasruddin Ibrahim Tuwo agar segala pihak mulai dari Pemerintah Kota Makassar, Dinas Perhubungan Kota Makassar, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, Satlantas Polrestabes Makassar, dan tentunya PD. Terminal Makassar Metro lebih serius dan konsisten dalam menyikapi permasalahan tersebut, dan juga lebih dapat menjalin koordinasi satu sama lain. Agar terciptanya ketertiban dan juga dapat meningkatkan PAD, dari pendapatan Terminal di Kota Makassar, Para pedagang di Terminal juga akan terbantu apabila penegakan aturan di terminal tidak resmi bias lebih serius, karena Terminal Di Kota Makassar bias lebih ramai.

Adapun hal yang perlu dilakukan pemerintah kota Makassar bekerja sama dengan instansi-instansi terkait seperti Dinas Perhubungan dan Satlantas kiranya melakukan beberapa hal diantaranya :

1. Perlunya Melakukan Pendataan terhadap Perusahaan Otobus (PO), AKAP, AKDP, Mobil penumpang (Panther), dan Angkutan Kota jurusan Terminal. Pendataannya berupa Izin usaha/trayek yang masih berlaku maupun yang sudah tidak berlaku, jumlah armada sesuai dengan izin yang dimiliki beserta kelengkapan suratnya, nomor trayek/jurusan, kartu pengawasan, jadwal

keberangkatan, pemilik dan kepala perwakilan, dan alamat pool apabila telah memiliki pool.

2. Perlunya pengorganisasian mobil penumpang (panther). Selama ini hanya dikelola dan dioperasikan secara perorangan serta tidak memiliki jadwal yang jelas dan pasti terkait kedatangan dan pemberangkatan. Hal tersebut memberikan celah untuk munculnya angkutan liar. Pengorganisasian dapat dilakukan dengan membentuk suatu koperasi ataupun badan usaha lainnya yang menaungi beberapa unit mobil penumpang dan pengemudinya, dimana koperasi atau badan usaha tersebut nantinya yang akan membantu pengemudi mengatur jadwal pemberangkatan, kedatangan, pembagian penumpang serta kelengkapan surat-surat.
3. Permasalahan calo, dimana merupakan permasalahan mendasar di terminal. Sebagian besar calo yang beroperasi di Terminal adalah calo untuk mobil penumpang (panther) dan telah beroperasi semenjak terminal masih berada di terminal panaikang. Calo-calo yang tidak mendapat lahan dalam Terminal kemudian beroperasi diluar terminal yang akhirnya menimbulkan terminal tidak resmi. Penanganan masalah calo ada baiknya disinkronkan dengan pengorganisasian angkutan penumpang (panther) dimana calo yang ada dapat didata dan dikaryakan pada koperasi maupun badan usaha yang akan

dibentuk untuk mengkoordinir , sehingga para calo tidak kehilangan mata pencahariannya yang berpotensi menimbulkan masalah baru.

4. Keberadaan perwakilan atau agen penjualan tiket diluar terminal yang sering diklaim sebagai pool oleh pengusaha PO harus segera ditertibkan, dan perlu segera diadakan pertemuan antara pengusaha PO dan instansi terkait untuk diperoleh persamaan persepsi tentang definisi pool dan persyaratan teknis yang harus dipenuhi agar digunakan untuk menaik turunkan penumpang
5. Meningkatkan kerjasama dan mengadakan pertemuan rutin antara instansi pengelola terminal dengan instansi terkait lainnya agar dibentuk pemahaman visi Dan misi yang sama mengenai penyelenggaraan terminal.
6. Melakukan pengawasan dan pemeriksaan secara berkelanjutan disertai dengan penegakan hukum yang baik dan tidak pandang bulu untuk menjaga agar upaya-upaya diatas dapat berjalan dengan baik dan menimbulkan hasil yang diharapkan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian ini, sebagaimana diuraikan pada BAB IV maka dapat dikemukakan beberapa kesimpulan dari permasalahan yang dibahas:

1. Kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro ialah sebagai Suatu bentuk Badan Usaha Milik Daerah kota Makassar yang bertujuan untuk mengelola terminal Di kota Makassar dan mempunyai tugas menambah Pendapatan Asli Daerah melalui pengelolaan jasa berupa terminal.
2. Faktor penyebab terjadinya terminal tidak resmi di kota Makassar ialah kurangnya perhatian dari instansi yang terkait dengan lalu lintas, seperti Dinas Perhubungan dan Satuan lalu lintas, dan juga Pemerintah kota Makassar. Penindakan yang kurang tegas dan tidak menimbulkan efek jera bagi para pelanggar aturan, dan juga kurangnya kesadaran dari para calon penumpang. Para Pengemudi juga lebih memilih beroperasi diluar karena tidak ingin membayar retribusi apabila masuk di terminal.

B. Saran

Adapun saran yang dapat penulis berikan sehubungan dengan penulisan skripsi ini adalah :

1. Perusahaan Daerah Terminal bisa Berjalan Sesuai visi dan misinya.
2. Pengoperasian Terminal di Kota Makassar lebih dapat dimaksimalkan ,dengan menempatkan petugas pengelola yang memiliki teknis yang cakap tentang pengelolaan terminal angkutan penumpang.
3. Pemerintah dan Semua Instansi yang terkait dengan lalu lintas dan terminal agar dapat bekerja sama demi terciptanya Terminal Di Kota Makassar Yang bagus, tertib, nyaman , dan aman.
4. Pihak Kepolisian dan Dinas perhubungan bisa menindak tegas maupun melakukan penilangan bagi para pelanggar aturan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdul R. Saliman. 2011. *Hukum Bisnis untuk Perusahaan*. Jakarta : Kencana.
- M.Natsir Said. 1985. *Perusahaan – perusahaan Pemerintah di Indonesia ditinjau dari segi Hukum perusahaan*. Bandung : Penerbit Alumni.
- Moekiyat. 1985. *Kamus Pemerintahan*, Cetakan ke – 1. Bandung : Penerbit Alumni.
- Fijri. 1999. *Kamus Lengkap Indonesia*. Jakarta : Difa Publisher.
- Serfianto. 2011. *Merger, Konsolidasi, akuisisi, & Pemisahan Perusahaan*. Jakarta : Visimedia.
- Handri Raharjo. 2009. *Hukum Perusahaan*. Yogyakarta : Pustaka yustisia.
- Budi D. Sinulingga. 2005. *Pembangunan kota : tinjauan regional dan lokal*. Jakarta : Pustaka sinar harapan.
- Deddy Supriady baratakusumah. 2005. *Otonomi Penyelenggaraan Daerah*. Jakarta : Gramedia.
- Djokosutono. 1982. *Hukum Tata Negara*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

B. Peraturan Perundang – undangan

- Peraturan Daerah Kota Ujung Pandang No 16 Tahun 1999 Tentang Pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Ujung Pandang
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Daerah Kota Makassar nomor 15 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Terminal Penumpang
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006 Tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Ujung Pandang Nomor 16

Tahun 1999 Tentang Pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro

Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 13 Tahun 2000 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Badan Pengawas, Direksi, dan Kepegawaian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro.

Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 49 Tahun 2002 Tentang Tugas Dan Tanggung Jawab Petugas Terminal Penumpang Pada Terminal Regional Daya Kota Makassar.

Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 7039 Tahun 1999 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar.

C. Internet

http://eprints.undip.ac.id/19326/1/Usaha_Peningkatan_Jasa_Air_Minum.pdf tanggal 19 02 2013 jam 19.16

http://carapedia.com/pengertian_definisi_pengelolaan_info2163.html ,
Dikunjungi Tanggal 19-03-2013